

Таким образом, применение алгоритма определения количественных требований внешней среды позволяет установить нижнюю границу конкурентоспособности станкостроительной продукции на потенциально новых рынках, определяемую стандартами, действующими на данных рынках. Последующее прохождение станкостроительным предприятием процедуры принятия декларации о соответствии как в отечественном органе по сертификации, так и в зарубежном, позволяет сформировать необходимые атрибуты продукции для обеспечения ее конкурентоспособности на новых рынках.

Отличительной особенностью предлагаемого алгоритма является то, что получаемые количественные характеристики станкостроительной продукции соответствуют требованиям как отечественных, так и зарубежных стандартов, включенных в рассмотрение при реализации алгоритма. Тем самым определяется нижняя граница конкурентоспособности станкостроительной продукции и возможность ее повышения путем закрепления в техническом задании на НИР соответствующих характеристик, превышающих минимальные, определенные отечественными нормативными документами, до уровня, обеспечивающего конкурентоспособность продукции на рассматриваемом рынке.

Литература

1. Общие сведения о CEN / Официальный сайт Европейского комитета по стандартизации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cen.eu/cen/pages/default.aspx>. – Дата доступа: 30.10.2015.
2. Международный центр по сертификации / ICQC. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://icqc.eu/ru/en-standards.php>. – Дата доступа: 29.10.2015.

Развитие водного транспорта в Республике Беларусь и перспективы его использования

*Ващило А. А., асп. БГЭУ,
науч. рук. проф. Бондарь А. В., д-р эк. наук*

Интенсивное строительство сети автодорог и автомобилизация населения переориентировали пассажирские перевозки с водного транспорта на автомобильный, который позволяет перемещаться с более высокой скоростью, является универсальным и более доступным. Однако грузовые перевозки внутренним водным транспортом не теряют своего значения и в 21-м веке. Большая грузоподъемность, низкая себестоимость перевозок, экологичность позволяют утверждать, что внутренний водный транспорт является перспективным. За 2014 год в Республике Беларусь им было перевезено 3,7 млн тонн грузов и 258 тыс. пассажиров [1].

Для развития водного транспорта в Беларуси необходимо создание механизма формирования рынка транспортных и стивидорных услуг на основе поэтапного реформирования структуры организаций водного транспорта. В результате предполагается появление администрации водных путей и портов, в оперативном управлении и регулировании которой будут находиться внутренние водные пути нашей страны, судоходные гидротехнические сооружения, а также вопросы развития портовой деятельности.

В Беларуси в настоящее время судоходными являются реки Припять, Днепр, Сож, Березина, Неман, Западная Двина, а также Днепро-Бугский канал. Их судоходные условия зависят от гарантированных габаритов – глубины, ширины, надводной высоты и радиуса закругления. Данные параметры определяют максимальный размер и грузоподъемность судна, которое может пройти по реке. В целях обеспечения безопасности судоходства по внутренним водным путям необходимо регулярно в соответствии с законодательством Республики Беларусь проводить путевые работы. Увеличение гарантированных габаритов рек Припять, Днепр, Сож и Березина способно значительно улучшить их пропускную способность и, как следствие, повысить объемы перевозок внутренним водным транспортом.

В ходе реконструкции шлюзов на Днепро-Бугском канале для снабжения их электроэнергией, а также передачи электроэнергии в общую энергетическую систему Республики Беларусь планируется строительство электрогенерирующих мощностей (малые ГЭС) на основе использования энергии воды.

Внутренний водный транспорт является энергоэффективным и экологичным. Это объясняется тем, что выбросы вредных веществ, приходящихся на тонну перевезенного груза, значительно ниже, чем на других видах транспорта. Так, при одинаковой мощности силовой установки буксира и грузового автомобиля первый способен перевозить в десятки раз большее количество груза. Уровень энергоэффективности и экологичности внутреннего водного транспорта зависит от технического состояния флота, поэтому его модернизация позволит улучшить эти показатели.

Усовершенствование инфраструктуры речных портов сконцентрировано в основном на приобретении, обновлении и модернизации перегрузочной техники. Основными видами груза, перевозимыми внутренним водным транспортом в Республике Беларусь, являются строительный песок и щебень. С целью складирования и перегрузки минерально-строительных грузов ведется возведение причалов речного порта за пределами Бреста.

Перспективным направлением развития перевозочной деятельности водного транспорта является доставка нефтепродуктов. В связи с этим планируется создание в речных портах Мозырь, Пинск и Брест специализированных участков для временного хранения нефтепродуктов.

Для обработки крупнотоннажных судов, в том числе смешанного класса плавания «река-море», с привлечением инвестора планируется построить современный речной терминал и портопункт на Днепре на границе с Украиной. Совместно с железнодорожным и автомобильным транспортом предполагается осуществление перевозок нефтепродуктов в железнодорожном сообщении, а также участие водного транспорта в перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Несмотря на относительно низкий уровень аварийности на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами, обеспечение безопасности судоходства, особенно при перевозке пассажиров и опасных грузов, является крайне важной задачей. Для этого в Беларуси планируется внедрение системы управления безопасностью, оснащение судов, выполняющих перевозки внешнеторговых грузов, автоматизированными идентификационными системами, использование речных информационных систем, а также установка современных инженерно-технических систем обеспечения безопасности на судоходных гидротехнических сооружениях.

Прогнозируется, что решение вышеуказанных задач в Республике Беларусь позволит реализовать объем внешнеторговых перевозок свыше 14 тыс. тонн, получить выручку от экспорта услуг водного транспорта более 1,9 млн долл. США, обеспечить средневзвешенную величину гарантированных глубин внутренних водных путей до 102,6 см, объем перевалки грузов – до 9,3 млн тонн [1].

Литература

1. Развиваться будем по программе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transport-gazeta.by/index.php/article/5184/number/42/15-10-2015/razvivatsya-budem-po-programme>. – Дата доступа: 15.10.2015.

Краудфандинг как альтернативный источник финансирования проектов

*Видевич М. В., магистрант,
науч. рук. Решетников Д. Г., канд. геогр. наук, доц.*

Краудфандинг или коллективное финансирование проектов через добровольные пожертвования является частным случаем краудсорсинга, более широкой концепции по привлечению множества индивидов к решению различного рода задач. Коммуникация осуществляется посредством Интернета [1, с. 3], [5].

Краудфандинг объединяет трех участников финансирования проектов: автора идеи, индивидов, желающих и имеющих возможность оказать финан-